

DAT. MODUS	OPTION	ADRESSE (GRUPPE)	TTI GO TECHNOLOGIES	SEITE
554	SPEICHER SENDEN	06926561555	ERGEBNIS OK	S. 2/2

Dr.- Ing. Giok Djien Go

65510 Idstein, 12.06.99  
Pfahlgrabenstr 45  
Tel/ Fax 06126 8949;  
letpat6\bahn

20,

Herrn Vorstandsvors. Dr. Johannes Ludewig Fax 069 2651 4641  
Deutsche Bahn AG 2656 1555  
Stepensonstr 1  
60326 Frankfurt

Ihr Zeichen V5 TR Dr. Thomas Rühl

Schreiben vom 05.06.98 und per Einschreiben vom 16.02.98 mit Patentanmeldung DE 197 49 780 und  
11.03.98

Stellungnahme vom 03.04 auf Schreiben Ihres Herrn Dr. Rühl vom 31.03

Fax vom 28.07.98 auf Schreiben des Herrn Gerd-Erich Löwer, dessen Zeichen NGV 2. ÜSB Bas 339 ist

Sehr geehrter Herr Dr. Ludewig,

bitte tauschen Sie mein Schreiben vom 11.06.99 mit diesem aus.

Unter Bezugnahme auf Ihr Interview in "Bild am Sonntag" vom 23.05 zur Minimierung der Verletzungsrisiken bei Zugunfall durch die Maßnahmen

*"keine Gurtpflicht und Sollbruchstellen in Fensterscheibe"*

erlaube ich mir, Ihnen mein Bedenken vorzutragen:

A1. Beim Überschlagen des BMW 7, vglbar mit dem ICE Zugunfall, allerdings bei *entscheidend höherer* Geschwindigkeit, in Eschede, war der Kopf des nichtangegurteten ("keine Gurtpflicht") Fahrers zu tödlicher Verletzung festgeklemmt. Siehe meinen Unfallbericht als Anlage.

Beim Zusammenstoß zweier Nahverkehrzüge miteinander während des Verlassens des Toronto Bahnhofes am 20.11.97 waren trotz *geringer* Aufprallgeschwindigkeit 54 *Fahrgäste verletzt* ("keine Gurtpflicht").

Wegen *enorm hoher Beschleunigung* (s. Fig. 4 des Unfallberichtes) als Folge des *Nichtanschnallens* nimmt die Anzahl schwerer/tödlicher Verletzungen und die Verletzungsschwere AIS (AIS = 0 unverletzt, AIS = 6 tot) bei Zugunfall zu.

A2. Beim Aufprall seines AUDI gegen einen Brückenpfeiler war SPD MdB Rudolf Dreßler aus der Windschutzscheibe herausgeschleudert worden. Siehe Welt, Süddeut. Zeitung vom 13.11.97 und FR vom 12.11.97. Ich besitze einen Polizeiunfallbericht, wonach ein nichtangegurteter Fahrer durch die Hinterschutzscheibe eines MB herausgeschleudert wurde.

Wegen der *Sollbruchstellen der Fensterscheiben* vermehren sich schwere/tödliche Verletzungen durch Festklemmen der Köpfe, Durchtrennen der Halse und/oder Herausschleudern der Insassen sowie Regreßansprüche bei Zugunfall.

A3. Zwecks Verdeutlichung der *Größe der Aufprallenergie* bei einem Zusammenstoß eines MB C200 (Zulassungsjahr 1996) mit VW Passat außerhalb der Stadt Idstein bitte ich Sie um das Lesen des Polizeiberichtes und Betrachten des Photos, woraus die Deformation der MB Lenksäule und des Lenkrads durch *Aufprallenergie* des Kopfes des *angeschnallten* Fahrers ersichtlich ist. Zwei Stunden später war er tot. Wohlgermerkt, *lagen die Geschwindigkeit beider PKW weit unter der des D- und ICE-Zuges.*

*Die Realisierung Ihrer beiden Maßnahmen bringt eine Zunahme schwerer/tödlicher Verletzungen und der Regreßansprüche mit sich. Hinzu kommen die Kosten für die Traumata-Behandlungen, deren Ende nicht abzusehen ist! Schwere/tödliche Verletzung kann ich durch andere Polizeiunfallberichte, meine anderen Unfallberichte samt Photos der "sicheren" Fahrzeuge vom MB-S, BMW, Porsche usw. nachweisen!*

201

- Die beigefügte Patentanmeldung ist in drei, deren Patenterteilung in Aussicht bereits gestellt ist, unterteilt worden. S. Swissairs Urteil "100% Sicherheit bei Unfall". Allerdings ist die Angabe zur Kostensteigerung fertigungstechnisch falsch. Durch Strangpreßverfahren lassen sich die Teile äußerst kostengünstig herstellen!

1. ein Türenergieungssystem zur Öffnung festgeklemmter Türen ausschließlich nach Unfall (nicht bei Unfall wegen der Gefahr des Herausschleuderns der Insassen) durch *geringe Kraft* eines Schwerverletzten oder Kindes und
2. ein Anmelde-System, mit dessen Hilfe die Unfallmeldung den Unfallbehörden umgehend und automatisch beim Unfall durchgegeben wird.

Falls Sie das Vertrauen der Fahrgäste durch den Lizenzerwerb zur Erhöhung der Überlebenschance zurückgewinnen und die Kosten durch meine Erfindungen einsparen möchten, stehe ich gerne zu einer Präsentation und Diskussion in Ihrem Hause sowie Technologiezentrum bei Übernahme der mit der Reise verbundenen Kosten. An meine praxisbezogene Arbeitsweise während seiner Promotionsarbeit "Beitrag zur Ermittlung der Zustandsgrößen an der Federenden zylindrischer Schraubendruckfedern" könnte sich Ihr Herr Dr. Thilo von Madeyski möglicherweise erinnern. Gerne möchte ich ihn bei Präsentation treffen.

Für Ihr Interesse danke ich im voraus.

Go gade dijen

## Anlagen

einer von fünf Unfallberichten für Minister, Generalstaatsanwalt, Staatsanwalt und Polizei  
 Polizeibericht und Photo  
 Empfehlungsschreiben  
 Patentanmeldung 19749780, Schreiben von Daimler Benz und Swissair